



Kaakkois-Suomen tiepiirin pääteiden varareitit häiriötilanteiden varalle

Varareitit valtatielle 6 välille Elimäki - Imatra

Tiehallinnon selvityksiä 47/2001

Kaakkois-Suomen tiepiirin pääteiden varareitit häiriötilanteiden varalle

Varareitit valtatielle 6 välille Elimäki - Imatra

Tiehallinnon selvityksiä 47/2001

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-795-9
TIEH 3200693

OSWALD Interkopio Oy
Mikkeli 2001

Raportin kustannus ja jakelu:
Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Telefax 0204 22 6256

tiekartat © Genimap Oy
maastokartta © Maanmittauslaitos 1999

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA
Puhelinvaihde 0204 22 153

TIIVISTELMÄ

Tieverkolla tapahtuvat onnettomuudet, tierakenteen äkillinen vaurioituminen, ruuhkat ja muut liikenteen häiriötekijät aiheuttavat usein tilanteita, jolloin tieliikenne pitäisi ohjata jollekin korvaavalle reitille. Varareittien käyttöön liittyy lukuisia ongelmia, joita ovat mm. vuodenaika, keli, valoisuus, liikennemäärä sekä eri osatekijöiden yhdistelmät. Varareittien suunnittelu toimimaan kaikissa eri keliolosuhteissa ympäri vuoden on nykyisellä tieverkolla lähes mahdoton, ellei liikennettä laiteta kiertämään tarvittaessa varsin kaukaa riittävän korkeatasoista tietä.

Tässä työssä on selvitetty pääteiden varareittien valintaperusteita ja ohjausjärjestelyjä käytännön tasolla tilanteessa, jossa päätie on tietyltä osuudelta tilapäisesti suljettu esimerkiksi liikenneonnettomuuden vuoksi. Tämä työ on suunnitteluprosessin toinen vaihe, jossa testataan ensimmäisessä vaiheessa määritettyjä reitinvalintaperusteita ja käytäntöä varareittien käytönotossa ja ohjauksessa.

Työssä etsittiin varareittejä valtatielle 6 välillä Uudenmaan piirin raja (Elimäki) - Imatra. Valtatie 6 valittiin ensimmäiseksi tarkemman suunnittelun kohteeksi sen liikenteellisen merkittävyyden vuoksi. Tämän tiejakson tarkemalla varareittisuunnittelulla etsittiin käytännön ongelmatilanteita varareittien määrittelemisessä ja valinnassa. Tälle esimerkkitielle on laadittu varareittijärjestelmä, joka sisältää varareittien määrittelyn lisäksi myös alustavat ohjausperiaatteet.

Varareittisuunnittelun jatkotoimenpiteinä suositellaan varareittijärjestelmän viitoituksen täydentämistä normaalitilanteessa sekä häiriötilanteissa käytönotettavien ohjausjärjestelyjen tarkempaa suunnittelua. Lisäksi Tiehallinnon sisällä tulisi käydä läpi varareittien aktivoinnin valmiudet sekä tiivistää varareitteihin liittyvää yhteistyötä. Myös muille tärkeille tieosuuksille tulisi tehdä vastaava varareittisuunnitelma.

ABSTRACT

Accidents, unexpected failures of the road base, traffic jams and other disturbing factors on the road network cause often situations, when the road traffic should be guided to a substitutive route. The use of reserve routes has many problems, which are for example season, road weather, illuminance, traffic flow and the combination of the different factors. The planning of reserve routes with existing road network to function in all different road weather conditions around the year is almost impossible unless the traffic is guided to do quite a long detour on high level routes.

In this work the selecting bases and control arrangements of reserve routes were clarified in practice in a situation where the main road was temporary closed. This work is a second part of the planning process, in which the route selecting bases and practice of activation and control of reserve routes defined in the first phase are tested.

In this work the reserve routes for the main road 6 between Elimäki and Imatra were found out. The main road 6 was chosen for the first detailed plan because it is one of the most important road corridors in Kaakkois-Suomi region. The practical problems of specification and selection of reserve routes in general were searched in connection with reserve route planning of this road section. The reserve route system, which includes also the preliminary traffic control principles, was made to this example road section.

The route signing of reserve route system in normal situations and detailed planning of traffic control system used in incident situations are recommended to be the next step of reserve route planning. Also the Finnish Road Administration should clear up the readiness of reserve route activation and improve the co-operation between other authorities dealing with reserve routes. Similar reserve route plans should also be made to other important road sections.

ALKUSANAT

Tässä raportissa on suunniteltu varareittejä valtatielle 6 välille Elimäki-Imatra. Työ on jatkoa vuonna 1999 valmistuneelle raportille *"Kaakkois-Suomen tiepiirin pääteiden varareitit liikenteen häiriötilanteiden varalle. Suunnitelmavaihe 1"*. Suunnitelmavaiheessa 1 selvitettiin pääteiden varareittien valintaperusteita ja ohjausjärjestelyjä periaatetasolla.

Tässä työssä on selvitetty pääteiden varareittien valintaperusteita ja ohjausjärjestelyjä käytännön tasolla tilanteessa, jossa päätie on tietyltä osuudeltaan tilapäisesti suljettu esim. liikenneonnettomuuden vuoksi. Tämä työ on suunnitteluprosessin toinen vaihe, jossa testataan ensimmäisessä vaiheessa määritettyjä reitinvalintaperusteita ja käytäntöä varareittien käytönotossa ja ohjauksessa.

Työssä etsittiin Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella valtatielle 6 varareittejä välillä Uudenmaan piirin raja (Elimäki) - Imatra. Valtatie 6 valittiin ensimmäiseksi tarkemman suunnittelun kohteeksi sen liikenteellisen merkittävyyden vuoksi. Valittu tie on merkittävä raskaan liikenteen väylä ja Pohjois-Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan liikenteellinen valtaväylä. Tämän tiejakson tarkemmalla varareittisuunnittelulla etsittiin käytännön ongelmatilanteita varareittien määrittelemisessä ja valinnassa. Tälle esimerkkitielle on laadittu varareittijärjestelmä, joka sisältää varareittien määrittelyn lisäksi myös alustavat ohjausperiaatteet.

Työ on laadittu Kaakkois-Suomen tiepiirin Liikenteen palvelut yksikön toimeksiannosta. Työtä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet ko. yksiköstä Yrjö Pilli-Sihvola (pj.) ja Jukka Tamminen.

Konsulttina työssä on toiminut Itä-Suomen Viatek Oy, jonka Kouvolan toimistossa työstä ovat vastanneet Timo Pöntinen ja Jussi Pitkälahti.

Kouvolassa, heinäkuussa 2001

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Liikenteen palvelut

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
ALKUSANAT

1	JOHDANTO	11
2	NYKYINEN KÄYTÄNTÖ VARAREITTIIEN KÄYTÖSSÄ	12
2.1	Yleistä	12
2.2	Reitin valinta	12
2.3	Päätöksenteon kriteerit	12
2.4	Vastuu varareitin opastuksesta	13
2.5	Varareitin opastus	13
2.6	Tiedonkulku	13
3	VARAREITTIIEN SUUNNITTELU VALTATIELLE 6 VÄLILLE ELIMÄKI - IMATRA	15
3.1	Yleistä	15
3.2	Varareitin kriteerit	15
3.3	Varareittien suunnittelu	18
4	VALTATIEEN 6 VARAREITIT	21
4.1	Elimäki - Kouvola	21
4.2	Kouvola - Taavetti	24
4.3	Taavetti - Lappeenranta	27
4.4	Lappeenrannan kohta	30
4.5	Lappeenranta - Imatra	32
5	JATKOTOIMENPITEET	35
	LIITTEET	36

MÄÄRITELMIÄ

Kiinteä viitoitus	Pysyvästi maastoon asennettu viitoitus.
Kiertotie	Tilapäinen tai pysyvä, päätiestä poikkeava, keltamustilla opastusmerkeillä osoitettu reitti. Kiertotie viitoitetaan, kun kaikki tai tietyt ajoneuvoryhmät eivät voi käyttää päätieta.
Lähtöpiste	Liittymä, josta liikenne ohjataan varareitille.
Moottoriväylä	Moottori- tai moottoriliikennetie.
Paluupiste	Liittymä, jossa liikenne palaa varareitiltä takaisin päätielle.
Perusverkko	Yleinen tieverkko poislukien moottoriväylät.
Perusviitoitus	Yleisten teiden kiinteä viitoitusjärjestelmä.
Pilotettu viitoitus	Kiinteästi maastoon asennettu viitoitus, joka on normaalisti peitettynä. Varareitin aktivointitilanteessa pilotettu viitoitus otetaan käyttöön.
Päätie	Valta- tai kantatie.
Rinnakkaistie	(Perusverkon tieyhteys) moottoriväylän liikennekäytävässä samansuuntaisesti kulkeva tie, jonka tehtävänä on palvella moottoriväylän suuntaisen hitaan liikenteen ja kevyen liikenteen yhteytenä sekä koota liikennettä moottoriväylälle.
Solmupiste	Varareitin lähtöpiste, paluupiste tai reitin varrella sijaitseva liittymäkohta, jossa tarvitaan liikenteen ohjausta.
Sulkukohta	Kohta, jossa tie on suljettu päätiellä varareitin lähtö- ja paluupisteen välisellä osuudella.
Tilapäinen viitoitus	Viitoitus, jonka tienpitäjä asentaa maastoon määräajaksi. Normaalitilanteessa tätä viitoitusta ei ole maastossa.
Vaihtoehtoinen reitti	Ainakin lähes päätien tasoinen reitti, jota voi käyttää vaikka päätiekin on käytettävissä.
Varareitti	Suunniteltu, ennalta määrätty reitti sulkukohdan ohi. Käyttöön aktivoitu varareitti -> Kiertotie.

1 JOHDANTO

Tieverkolla tapahtuvat onnettomuudet, tierakenteen äkillinen vaurioituminen, ruuhkat ja muut liikenteen häiriötekijät aiheuttavat usein tilanteita, jolloin tie-liikenne pitäisi ohjata jollekin korvaavalle reitille. Saapuessaan onnettomuuspaikalle poliisi joutuu tekemään nopeita päätöksiä onnettomuuspaikan turvallisuuden ja tieliikenteen sujuvuuden takaamiseksi. Tähän mennessä poliisi on joutunut suunnittelemaan korvaavan reitin maastossa ja järjestämään liikenteenohjauksen ko. reitille. Näillä reiteillä on saattanut olla painorajoitettuja siltoja tai reitti on voinut kulkea tierungon kantavuudeltaan tai pysty- ja/tai vaakageometrialtaan heikkoja tieyhteyksiä pitkin. Korvaava reitti on talvikaudella saattanut olla sellaisessa kunnossa, että liikenteen siirtäminen tälle reitille on ollut kyseenalasta reitin liukkauden aiheuttaman liikenneturvallisuusriskin takia.

Tässä työssä tavoitteena oli suunnitella valtatielle 6 varareitit välille Elimäki - Imatra. Työssä käytettiin reitinvalinnassa ensimmäisessä suunnitelmavaiheessa määritettyjä reitinvalintaperusteita. Työssä testattiin käytännössä soveltuvatko ensimmäisen suunnitteluvaiheen reitinvalinnan valintaperusteet sellaisenaan varareittien suunnitteluohjeiksi ja testattiin käytännössä varareittien suunnittelun prosessia. Tarkoituksena oli myös tuottaa Tiehallinnon liikennekeskuksen käyttöön varareitit digitaalisena paikkatietona, jolloin varareitin käyttöönoton yhteydessä voidaan suunniteltu varareitti nähdä liikennekeskuksessa näyttöpäätteeltä, jolloin tiedotus ja reitin opastus on helpommin järjestettävissä.

Varareittien käyttöön liittyy lukuisia ongelmia joita ovat mm. vuodenaika, keli, valoisuus, liikennemäärä sekä eri osatekijöiden yhdistelmät. Varareittien suunnittelu toimimaan kaikissa eri keliolosuhteissa ympäri vuoden on nykyisellä tieverkolla lähes mahdoton, ellei liikennettä laiteta kiertämään tarvittaessa varsin kaukaa riittävän korkeatasoista tietä.

Nyt suunniteltujen varareittien tarkoitus on johtaa valtatie 6 liikenne alemmalle tieverkolle ohi päätien katkoskohdan. Valtatie 6 liikenne vaihtelee suunnittelualueella välillä 5100-11000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Varareiteiksi suunniteltuja teitä ei ole suunniteltu normaalitilanteessa välittämään valtatieasemista liikennemäärää. Varareittien suunnittelussa on päädytty kompromissiin, jossa varareitit on suunniteltu toimimaan lähes kaikissa tapauksissa. Varsinkin meno- ja paluuliikenteen liikennemäärät voivat olla tiettyinä viikonloppuina huomattavan suuret. Vallitsevat keliolo-suhteet, vuorokaudenaika ja vuodenaika sekä kyseisen hetken liikennemäärä vaikuttavat reittien käyttökelpoisuuteen. Lopullinen harkinta käytettävän varareitin valinnasta tehdään vallitsevien olosuhteiden mukaan. 1. vaiheen raportissa on selostettu tarkemmin varareittien valintaperusteita ja ohjausjärjestelyitä. Julkaisussa "YLEISTEN TEIDEN ERIKOISKÄYTTÖ" on tilapäisen lentotoiminnan kohdalla esitetty kriteerejä kiertoreittien valintaperusteiksi (liite 1).

2 NYKYINEN KÄYTÄNTÖ VARAREITTIIEN KÄYTÖSSÄ

2.1 Yleistä

Nykyistä käytäntöä varareittien käytössä selvitettiin laajasti ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa. Selvitys tehtiin kyselyllä, joka lähetettiin Haminan, Imatran, Kotkan, Kouvolan, Lappeenrannan ja Porvoon kihlakunnan poliisilaitoksille sekä Kotkan ja Lappeenrannan Tiehallinnon tiemestareille. Lisäksi haastateltiin tiepiirin henkilöstöä. Seuraavassa on kuvattu lyhyesti nykyistä toimintaa varareittien käytössä.

2.2 Reitin valinta

Reitinvalinnan on pääsääntöisesti suorittanut tilannetta johtava poliisi. Liikukuvan poliisin saapuessa onnettomuuspaikalle on päätöksentekijänä ollut vuorossa oleva kenttäjohtaja. Ennen päätöksentekoa hän on neuvotellut kihlakunnan poliisipäivystäjän kanssa. Päivystäjällä on ollut käytössään paremmat kartat ja tekniikka. Jos onnettomuuspaikalle saapuva poliisiyksikkö on ollut paikallispoliisi, on päätöksen reitin valinnasta useimmissa tapauksissa tehnyt kunnan päällystöpäivystäjä yhteistyössä poliisin kanssa.



Kuva 1. Katkoskohtaan alkaa pääteillä nopeasti kerääntyä jonoja. Tiedotuksen osuus korostuu.

2.3 Päätöksenteon kriteerit

Valittaessa varareittiä reitin valitsija on tarkastellut lähinnä reitin kuntoa sekä reitin soveltuvuutta raskaalle liikenteelle, kriteerinä on ollut myös reitin toimivuus käytännössä eli reitillä pysyminen. Vaikka mahdollisen kiertotien järjestämisessä on ollut kiire, niin reitin valinnassa on pyritty ottamaan huomioon: reitin selkeys, tien kunto, liukkaus, kantavuus ym. ja tarvittava opastus.

Yleensä kuitenkin on niin, että reittivaihtoehtoja on tarjolla vain yksi ja kun vielä poliisipartiot on sidottu mahdolliseen onnettomuuspaikkaan, niin kiertotien turvallisuustarkistus on jäänyt vähemmälle.

Päätöksen pääasiallinen kriteeri on ollut kiertoreitin soveltuvuus mm. ras-
kaalle liikenteelle sekä opastuksen tarkoituksenmukainen järjestäminen niin,
ettei lisävaaraa aiheudu ja tiedottaminen on selkeää ja yksiselitteistä. Yleen-
sä kun liikenne on siirretty varareitille, poliisi on ottanut yhteyden Tiehallin-
toon ja Tiehallinto on hoitanut tarpeelliset liikenteen vaatimat toimenpiteet
esim. varareitin kunnossapitotoimenpiteet. Varareittiä on pyritty korjaamaan,
jos kiertotien tarve on pidempiaikaista ja ensin valittu reitti ei ole ollut paras
mahdollinen. On ollut mahdollista jopa vaihtaa reittiä. Yleensä kyseessä on
ollut hiekoitus tai suolaus kiertotiellä tai kiertotien vaatimat opasteet. Yhteen-
vetona: Lyhyin, ohjaukseltaan helpoin ja liikennekelpoisin reitti on valittu va-
rareitiksi.

2.4 Vastuu varareitin opastuksesta

Varareitin opastuksen toteuttamisesta on vastannut poliisi, joka on tarvitta-
essa käyttänyt pelastuslaitoksen henkilökuntaa apunaan. Opastus on yleensä
hoidettu poliisin tai pelastushenkilöstön käsiohjauksena. Jos varareittejä
on viitoitettu, niin viitoitusvastuu on ollut Tiehallinnolla.

2.5 Varareitin opastus

Kiireellisissä tilanteissa opastusta ei yleensä ole pystytty järjestämään viitoi-
tuksella vaan opastuksesta on vastannut poliisi, käytännössä niin, että
kummastakin suunnasta on ollut henkilö opastamassa. Ennakoitavissa tai
pitkäaikaisissa varareittijärjestelyissä opastusta on pystytty järjestämään
hieman paremmin. Joissakin pelastuslaitoksissa on valmiina perävaunu,
joissa on mm. liikennemerkkejä (Kotka ja Lappeenranta). On myös sovittu,
että poliisi voi käydä sen sieltä noutamassa. Myös onnettomuuspaikalle
saapuva pelastuslaitos voi tuoda sen yhteiseen käyttöön. Väliaikaiset merkit
asennuttaa kenttäjohtaja joko pelastuslaitoksen tai poliisipartion toimesta.
Tien kunnossapitäjän tukikohtien varastoista on saanut lisää liikennemerk-
kejä.

2.6 Tiedonkulku

Kaikista Aluehälytyskeskukselle menevistä, liikenneonnettomuutta koske-
vista tilanteista menee aina tieto poliisille, joka käynnistää omat toimenpi-
teensä tilanteen mukaisesti. Aluehälytyskeskuksen tehtävänä on mm. välit-
tää onnettomuus- ja vaaratilanteita koskevia viranomaistiedotteita yleis- ja
paikallisradiolle. Näin on myös menetelty tieliikenneonnettomuuksissa, mikäli
se on viranomaisen näkemyksen mukaan edesauttanut torjuntatoimenpiteitä
tai estänyt lisävaaran muodostamista. Tieliikenteen sujuvuutta silmälläpitäen
tieto on välitetty useimmissa tapauksissa myös Tiehallinnon liikennekeskuk-
seen.

Poliisi on ottanut yhteyttä tiepiiriin, jonka varallaolosysteemi toimii kesät tal-
vet ympäri vuorokauden. Viikonloppuisin ja yöaikaan liikennekeskuspäivys-
tys on hoidettu joko Helsingistä tai Tampereelta.

Ulkomaalaiset ovat olleet tiedotuksen kannalta ongelmaryhmä, koska tietoa ei ole saatu perille ja varareitille lähettäminen on ollut heidän osaltaan riskialtista.

Vuoden 2000 kesäkuusta lähtien on ollut voimassa sisäasiainministeriön määräyskokoelman ohje liikennetiedottamisesta. Ohjeen kohderyhmä on poliisi. Ohjeessa poliisi veloitetaan ilmoittamaan liikennehäiriöistä Tiehallinnon liikennekeskukseen. Liikennekeskuksen päivystäjä lähettää tiedot ohjeiden mukaisille asiakasryhmille, mm. RDS-tiedote Yleisradiolle ja liikennetiedotteet paikallisradioille. Tiedotteet lähettää aluetta päivystävä liikennekeskus.

Esimerkki nykyisestä varareittien käytöstä ja toiminnasta varareittien käytönotossa on liitteenä 2. Tässä esimerkissä on valtatiellä 6 Hammassyrjänmäessä 9.6.1999 tapahtuneen onnettomuuden varareittijärjestelyjen kuvaus.

3 VARAREITTIIEN SUUNNITTELU VALTATIELLE 6 VÄLILLE ELIMÄKI - IMATRA

3.1 Yleistä

Varareittien suunnittelussa valtatielle 6 lähtökohdaksi otettiin ensimmäisen suunnitteluvaiheen alustavat reittiehdotukset ja suunnitteluperiaatteet. Suunnitteluperiaatteiden testaaminen käytännön suunnittelussa oli tämän työn yksi keskeinen tavoite.

Perusverkon pääteillä varareitin järjestämismahdollisuudet vaihtelevat. Toisinaan varareitiksi voisi valita useamman eri vaihtoehdon. Toisinaan on mahdotonta löytää varareittiä, joka palvelisi lyhytaikaista tien katkaisua tai varareiteistä muodostuu kohtuuttoman pitkiä tai ne joudutaan ohjaamaan teille, joiden taso poikkeaa huomattavasti päätien tasosta.

Kaupunkien ja suurten taajamien ohitukset ovat oma ongelmakenttensä; suunnittelujaksolla tällaisia kohteita ovat Kouvola, Lappeenranta, Joutseno ja Imatra. Niiden kohdalla katuverkko tarjoaa paljon mahdollisia varareittejä. Silti sellaisia reittejä, joiden kautta valtatie liikenteen voi käytännössä ohjata, on rajallisesti. Lisäksi päätien liikenteen ohjaaminen kaupunkien katuverkolle ei ole kovin suotavaa, varsinkin raskaan liikenteen katuverkolla aiheuttamien vaaratilanteiden ja häiriöiden takia. Samoin vaarallisten aineiden kuljetusten ohjaamista katuverkolle tulee välttää.

3.2 Varareitin kriteerit

Varareittien tiestön geometrialle on vaikea antaa raja-arvoja. Vaaka- ja pystygeometrian vaikutus muuttuu oleellisesti kesä- ja talvikausien välillä. Päälystetyillä teillä päälysteleveys tulisi kuitenkin olla n. 6 m, jotta kaarteissakin mahtuisi kaksi raskasta ajoneuvoa kohtaamaan ilman että aiheutetaan vaurioita päälysteelle ja että kohtaaminen olisi turvallista.

Alemman tieverkon kevätkantavuuden avulla voidaan asettaa raja-arvoja valittaville reiteille kelirikkokautena. Karttatarkastelussa on raskaan liikenteen varareittien raja-arvona käytetty 100 Mn/m^2 . Keväällä roudan sulaminen voi aiheuttaa kevätkelirikkoo. Samoin esim. pitkäaikaiset sateet saattavat aiheuttaa tierungon pehmenemistä muinakin vuodenaikoina. Liitteenä 6 on esimerkki Tiehallinnon www-sivulta Tiesää ja keli sateisesta loppusyksystä vuodelta 2000.

Alikulkujen korkeudet ja siltojen kantavuudet tulee ottaa huomioon raskaan liikenteen mitoitusarvoilla. Selvitettäessä piirin tieverkolla sijaitsevien jyrkimpien mäkien sijaintia havaittiin tierekisterin mäet -tietokannassa puutteita. Mittaustiedot olivat vanhoja ja niitä ei ole päivitetty. Mäet -tietoa ei ollut käytettävissä kaikilta suunnittelujakson teiltä. Suunnittelun aikana suoritettiin tiepiirin toimesta täydennysmittauksia ja suunnittelun aikana mäkisyys- ja kaarteisuustieto oli käytössä. Mäkisyys- ja kaarteisuustietolajin mittaus osoittautui mittavaksi operaatioksi, joten tämän tiedon kerääminen laajemmalla alueella ei ole kannattavaa. Myöhemmässä vaiheessa tulisi harkita tämän tierekisterin tietolajin täydentämistä jollakin digitaalisella tiedonkeruujärjestelmällä.

Ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa varareittien soveltuvuutta eri tienkäyttäjärühmille tai eri liikennetilanteisiin ei pystytty varmuudella osoittamaan. Ensimmäisessä suunnitelmavaiheessa tehtiin periaatepäätös, jonka mukaan raskaalle liikenteelle ja henkilöautoliikenteelle voidaan määrittää tarvittaessa erilliset reitit, jos kaikille ajoneuvoryhmille sopiva varareitti muodostuisi kohtuuttoman pitkäksi. Joissakin tapauksissa voidaan raskas liikenne määrätä odottamaan päätien avaamista liikenteelle.

Tässä toisessa suunnitelmavaiheessa valittiin maastokäyntien perusteella reitit, jotka soveltuivat kaikille ajoneuvoryhmille tai vain kevyelle ajoneuvokalustolle. Tilanteissa, joissa kaikelle liikenteelle soveliaan reitin pituus olisi kasvanut kohtuuttoman pitkäksi, on suunniteltu kaksi reittiä, joista toinen ensisijaisesti raskaalle liikenteelle ja toinen muulle ajoneuvoliikenteelle. Joissakin paikoissa raskaalle liikenteelle ei ole voitu löytää varareittiä. Näissä kohteissa noudatetaan periaatetta, jossa raskas liikenne jää odottamaan päätien avaamista tai tehokkaalla liikennetiedottamisella vaikutetaan raskaan liikenteen valitsemiin ajoreitteihin, jolloin ne voivat valita kokonaan korvaavan päätieyhteyden ohi sulkupaikan.



Kuva 2. Varareitiksi valitun tien ominaisuuksien tulee vastata päätien liikenteen tarpeita. Kuva on liitteessä 2 esitetyistä varareittien käyttötapauksesta Utin Hammassyrjänmäessä.

Puutavara-autoilijat ovat tottuneet liikennöimään alemmalla ja huonokuntoisemmalla tieverkolla ja voivat käyttää geometrialtaan heikompiakin reittejä kuin muu raskas liikenne. Samoin talvikelin vaikutus reitin ajettavuuteen ei vaikuta niin paljoa puutavara-autoihin, joten puutavara-autot voivat siltojen kantavuuksien ja tien leveyden rajoissa käyttää henkilöautoliikenteelle suunniteltuja reittejä.

Erikoiskuljetuksia ei pääsääntöisesti ohjata lainkaan varareiteille. Erikoiskuljetukset jäävät odottamaan päätien avaamista liikenteelle tai pyytävät uuden erikoiskuljetusluvan. Uuden erikoiskuljetusluvan myöntäminen ja siihen liitty-

vä reitin ohjaus kestää virka-aikana n. 20 min. Linja-autoreittejä ei ole tässä yhteydessä tarkasteltu erikseen. Linja-autojen varareittikysymyksiä voidaan tarkastella tarkemmin myöhemmissä suunnitelmavaiheissa.



Kuva 3. Kapeat tienkohdat saattavat rajoittaa varareitin käyttöä.

Varareitin valinnassa on otettava huomioon seuraavia seikkoja:

- Liikenneturvallisuuskohdat: Tien kunto ja liittymäjärjestelyt suhteessa liikennemääriin ja liikenteen koostumukseen on otettava huomioon liikenneturvallisuuden näkökulmasta.
- Joukkoliikenne: Linja-autoreiteistä tulee selvittää, mitä kautta sen voi kierrättää. Tarvittaessa on tehtävä erityisjärjestelyjä, jos pysäkkejä jää suljetulle reitille.
- Vuodenaika: Reitti, joka kesäaikana kelpaa varareitiksi, saattaa olla talvella siihen kelpaamaton. Vuodenajan vaikutuksia keliolosuhteisiin voidaan lieventää kunnossapidon toimenpitein. Jos varareitti olisi muuten kelpo, mutta on kunnossapitoluokaltaan sellainen, ettei sinne huonolla kelillä voi ohjata päätien liikennettä, voidaan joissakin tapauksissa kunnossapitoa tilapäisesti tehostamalla saada reitti käyttöön.
- Vuorokaudenaika: Vuorokaudenaika vaikuttaa varareitin valintaan lähinnä liikennemäärien kautta. Yöaika on yleensä vähäliikenteistä aikaa, jolloin varareitiksi voidaan valita sellainen osuus, jolle ei voi ohjata suuria liikennemääriä. Taajamien läheisyydessä reitin varren asutukselle aiheutettu häiriö voi joissakin tapauksissa vaikuttaa reitin käyttökelpoisuuteen yöaikana.
- Onnettomuuden luonne: Esimerkiksi vaarallisia aineita sisältäneessä onnettomuudessa tuulen suunta ja vaara-alueen laajuus vaikuttavat valittaviin varareitteihin.

- Liikennemäärä: Suurempi liikennemäärä vaatii korkeatasoisemman varareitin
- Liikenteen koostumus: Runsas raskas liikenne vaatii korkeatasoisemman varareitin.
- Pitkämatkaisen liikenteen osuus: Pitkämatkainen liikenne eksyy helposti varareitillä. Viitoitus kaukohteisiin tai päätielle tulisi olla varareitillä.
- Varareitin pituus: Lyhyt varareitti voi kulkea vaatimattomampaakin tietä pitkin, mutta mitä pitempi varareitti on, sitä lähempänä reitin tason on oltava päätien omaa tasoa.
- Tilapäisohjauksen kesto aika: Jos häiriö on lyhytkestoinen, ei päätien liikennettä kannata ohjata kovin kaukaa kiertävälle varareitille tai voi olla syytä jättää varareitti kokonaan aktivoimatta.
- Liikennerajoitukset: Mahdollisten varareittien varrella saattaa olla liikennerajoituksia, jotka vaikeuttavat reittien käyttöä varareittinä. Esimerkiksi taajamien läpimeno on usein vaarallisten aineiden kuljetuskielto.
- Ympäristönäkökohdat: Varareittien valinnassa olisi pyrittävä välttämään tarpeetonta häiriötä ympäristölle.



Kuva 4. Varareitiksi valittujen teiden on toimittava ympäri vuoden kaikissa olosuhteissa. Pimeään aikaan ongelmat korostuvat.

3.3 Varareittien suunnittelu

Varareittien perusrungoksi otettiin ensimmäisessä suunnitelmavaiheessa tiestötietojen perusteella valitut reitit. Silloin reitit oli hahmoteltu käyttäen hyväksi paikkatieto-ohjelmaa, digitaalisia kartoja mittakaavassa 1:200 000 ja Tiehallinnon tierekisteristä saatuja tiestötietoja. Maastokatselmuksia ei siinä vaiheessa tehty.

Tässä käsiteltävän 2. suunnitelmavaiheen tarkoituksena oli suunnitella toimivat ja maastossa tarkistettavat varareitit suunnittelujaksolle sekä testata en-

simmäisen suunnitelmavaiheen periaatteiden toimivuutta käytännössä ja soveltuvuutta suunnittelun pohjaksi.

Työn alussa suunnittelualueen tiemestareille järjestettiin tiedotustilaisuus, jossa heille esitettiin varareittien suunnitteluprosessi ja heillä oli mahdollisuus kertoa mielipiteitään varareittien suunnittelusta ja käytännön ongelmista. Tiemestareiden kanssa keskusteltiin tapauksista, joissa viimeaikoina on jouduttu turvautumaan varareittien käyttöön ja kerättiin tietoa ongelmatilanteista joita on varareittien käytössä ilmennyt. Lisäksi koottiin kokemuksia varareittien käytön yhteydessä toteutuneesta yhteistyöstä eri viranomaisten ja tiedotusvälineiden kesken. Lähinnä esille tulivat tiedotuksen ja opastuksen tärkeys. Käydyn keskustelun pohjalta laadittiin lista maastossa inventoitavista asioista. Maastokortti (liite 3) ja kartat varareiteistä varareittien inventointia varten toimitettiin myöhemmin tiemestareille. Tiemestarit kävivät oman toimialueensa varareitit läpi ja täyttivät heille annetut maastokortit sekä valokuvasivat varareittiä. Lisäksi tiemestareita pyydettiin maastokäynnin aikana inventoimaan myös sellaiset reitit, joita ei oltu esitetty varareitiksi, mutta jotka heidän tiestötuntemuksensa mukaan soveltuisivat varareittikäyttöön. Tiemestareiden maastokäynnit ajoittuivat elo-syyskuulle 1999. Tiemestareiden maastokäyntien jälkeen tehtiin varareitteihin tarvittavia muutoksia.

Maastokäyntien jälkeen otettiin reittien tarkemmassa suunnittelussa käyttöön digitaaliset peruskartat 1:20 000, joiden tarkkuus toi esiin muutamia aiemmassa suunnitteluvaiheessa huomaamatta jääneitä yhteyksiä, lähinnä käytökelpoisia yksityis- ja kaavateitä, joita voidaan tarvittaessa käyttää varareiteinä. Näiltä teiltä ei ollut saatavissa mitään tiestötietoja, joten niiden toimivuus varareittikäytössä selvitettiin maastoinventointien yhteydessä.



Kuva 5. Varareitin liittymät alemmalla tieverkolla vaativat opastusta.

Suunnittelun loppuvaiheessa kaikki suunnitellut varareitit ajettiin vielä läpi ja tarkistettiin reittien turvallisuus, selkeys ja toimivuus eri ajoneuvoryhmien kannalta. Tässä vaiheessa tehtiin vielä tarkennuksia reittien yksi- tai kaksisuuntaiseen käyttömahdollisuuteen. Lähinnä alemmalla tieverkolla on reittejä, jotka kyllä soveltuvat varareittikäyttöön, mutta siirrettäessä valtatieasosta liikennemäärää näille teille, on reittien turvallisuuden ja toimivuuden takia syytä osoittaa näitä reittejä käytettäväksi varareittiliikenteelle vain toiseen suuntaan. Reittiä ei merkein osoiteta yksisuuntaiseksi, vaan yksisuuntaisuus hoidetaan ohjauksen avulla eli liikenne ohjataan kyseiselle reitille vain valtatie toisesta suunnasta. Varareitillä sallitaan yksisuuntaisen varareittiliikenteen lisäksi siis paikallinen kaksisuuntainen liikenne.

Varareittien opastuksen periaatteita on esitetty laajemmin ensimmäisen suunnitteluvaiheen raportissa. Edellisen raportin opastusperiaatteet vaativat osin Tiehallinnon laitostason hyväksynnän ja laajempaa keskustelua opastuksesta. Tässä suunnitelmavaiheessa varareittien opastusta parannetaan nykyisen opastuksen täydentämisellä.

Varareittien opastukseen otettiin kaksi periaatetta. Varareiteiksi suunnitelluille teille täydennetään valtatie suuntaisten kaukokohteiden viittoja kohtiin, joissa ne eivät aiheuta sekaannusta normaalitilanteessa. Lisäksi käytetään täydentävänä opastuksena valtatie numerotunnusta katkokehyksessä ja suuntaa osoittavaa nuolikuviota (liite 4). Tätäkin opastusta voidaan käyttää vain niissä tapauksissa, joissa se ei sekoita normaalitilanteen opastusta.

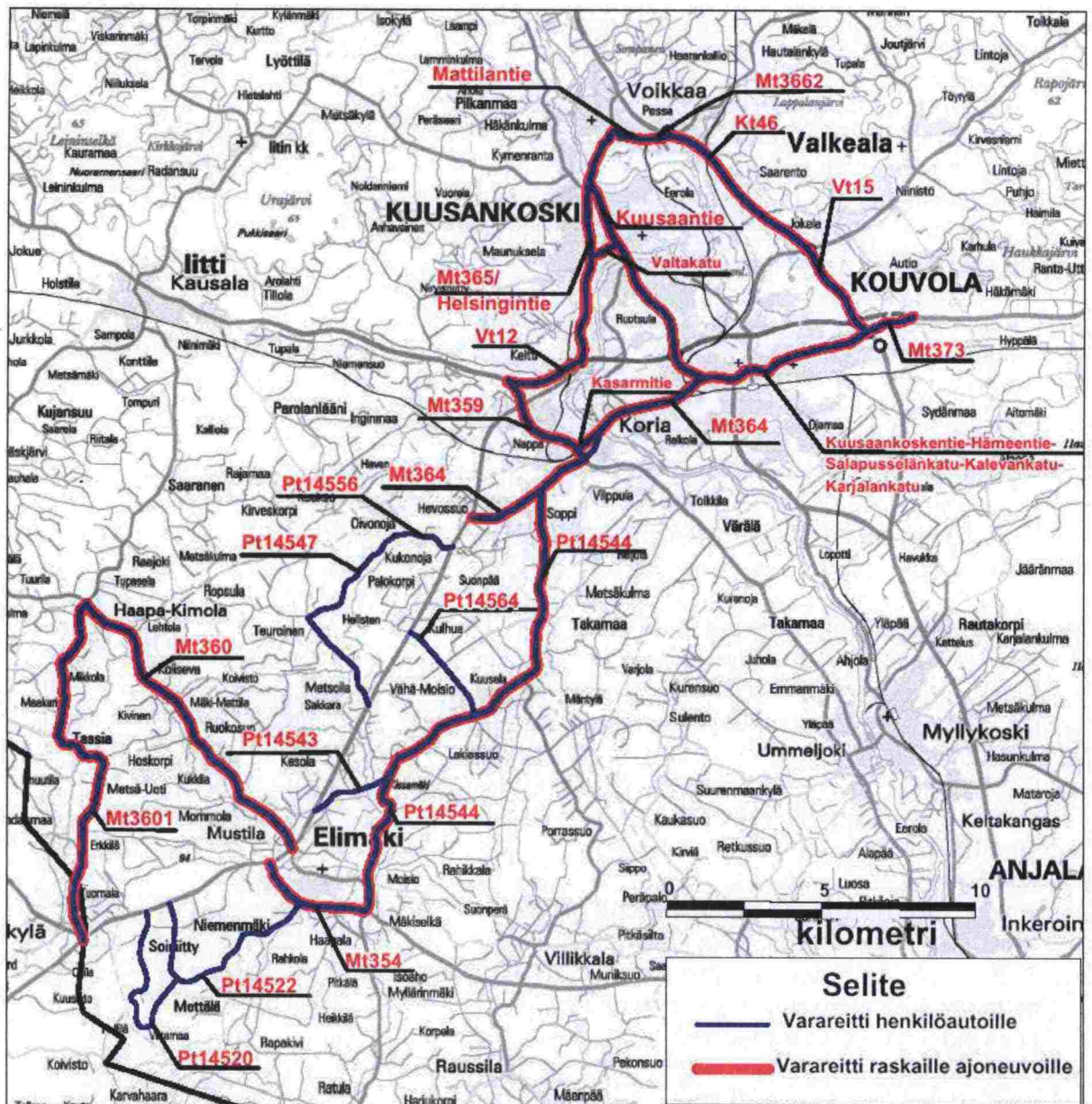
Varareittien opastus vaatii myös henkilöohjausta ja tiedotusta. Henkilöohjausta tarvitaan kohdissa, jossa päätien liikenne ohjataan varareitille. Tekniikka sallii yhä lisääntyviä tapoja tuottaa tietoa autoilijoille, kuten RDS- ja WAP-tekniikat sekä ajoneuvojen telemaattiset päätelaitteet. Radiotiedottaminen on kuitenkin edelleen tärkein tiedotustapa autoilijoille. Autoihin ajon aikana saatu tieto mahdollisista varareiteistä ja viivytyksistä voi vaikuttaa reitinvalintaan ja antaa lisätietoa paikanpäällä oleville.

Raportissa esitetyt reittikohtaiset tiedot on pyritty esittämään sellaisessa muodossa, että niiden jatkokäyttö esim. paikkatietosovelluksissa on mahdollisimman helppoa.

4 VALTATIE 6 VARAREITIT

4.1 Elimäki - Kouvola

Valtatie 6 välillä Elimäki - Kouvola kulkee Salpausselän eteläpuoleisilla alavilla peltoalueilla. Liikennemäärät vaihtelevat välillä 5300-6600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on n. 9 % (v. 1995). Varareittien kannalta alueella ongelmia tuottavat alemman tieverkon kantavuusongelmat johtuen alavan peltoalueen savikoista, sekä muutamat kapeat sillat. Varareiteille tulisi lisätä viitoitusta kauko kohteisiin ja valtatielle. Tarkemmin reiteistä on kerrottu seuraavissa reittikohtaisissa teksteissä sekä liitteessä 5.1. Varareittien päällyste on asfalttibetoni (Ab) tai vastaava ellei siitä ole reittikohtaisissa selostuksissa tai taulukoissa erikseen muuta mainittu.



Kuva 6. Varareitit välillä Elimäki – Kouvola.

Varareitti maanteillä 360 ja 3601

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Maantiellä 3601 lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä raskaalle liikenteelle. Tiellä on sirotepinta.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.
- Maantiellä 3601 on 5 m leveä silta, joka voi olla ongelmallinen raskaan liikenteen kohtaamistilanteissa.

Varareitti Soiniintyön paikallistiellä 14520 ja Härkänsuon paikallistiellä 14522

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.

Varareitti maantiellä 354 ja Härkänsuon paikallistiellä 14522

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.

Varareitti maantiellä 354 ja Moisioin paikallistiellä 14544

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Paikallistien 14544 käyttöä raskaalle liikenteelle voi rajoittaa lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute. Tiellä osittain sorapinta.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti Hongiston paikallistiellä 14543

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Paikallistiellä 14543 lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.

Varareitti Kanturankylän paikallistiellä 14564

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Paikallistiellä 14564 lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.

Varareitti Kuukson paikallistiellä 14556 ja Teuroisten paikallistiellä 14547

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaali liikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.

Varareitti maanteillä 359 ja 364

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 7 m.

Varareitti maantiellä 365 ja Kuusankosken kaupungin katuverkolla Valtakatu – Kuusaantie

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 8 m.
- Valtakadulla ja Kuusaantiellä on neljä liikennevalot.

Varareitti maantiellä 365 ja Kuusankosken kaupungin katuverkolla Helsingintie – Kuusaantie – Mattilantie ja maantiellä 3662 sekä kantatiellä 46

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 8 m.
- Helsingintien ja Valtakadun liittymässä sekä Kuusaantien/Mattilantien liittymässä on liikennevalot

Varareitti maantiellä 364 Korja - Kouvola

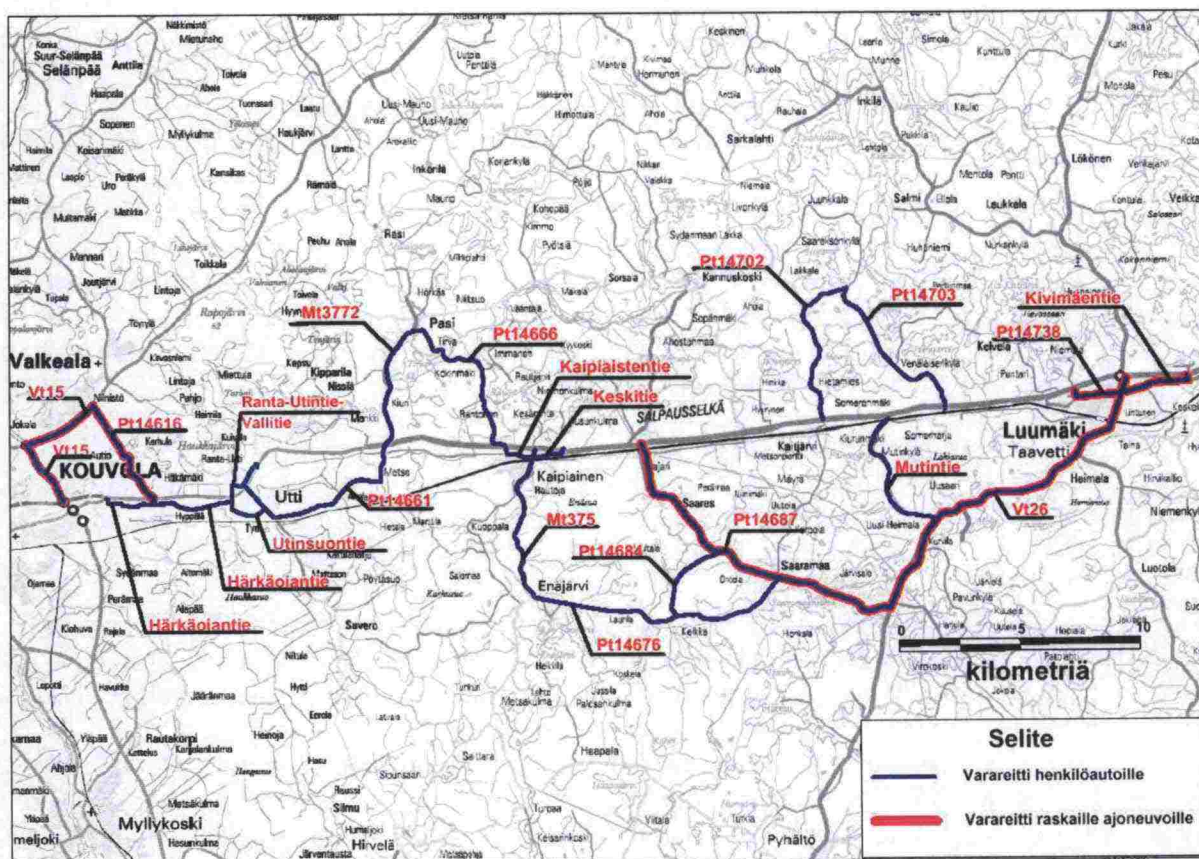
- Reittiä käytetään vain, jos Napan liittymä valtatiellä 6 on suljettu liikenteeltä. Muussa tapauksessa käytetään reittiä valtatie 12 kautta.
- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitin Korjaan puoleisessa päässä on maantiellä 364 kapea ja matala (3,9 m keskellä) rautatien alikulkusilta joka soveltuu vain henkilöautoliikenteelle.
- Raskaille ajoneuvoille reitti ohjataan Kasarmintien kautta.
- Kasarmintiellä suojateilla on korotuksia.
- Vaatii erillistä ohjausta raskaalle liikenteelle Kasarmintielle mm. Korjaan kiertoliittymässä mt359/mt364, koska isot ajoneuvot eivät mahdu maantien 364 kapeasta ja matalasta rautatien alikulkusillasta.

Varareitti Kouvolan kaupungin katuverkolla Kuusaankoskentie – Hämeenkatu – Kalevankatu – Salpauselänkatu – Karjalankatu – maantie 373

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitillä useita valo-ohjattuja liittymiä.

4.2 Kouvola - Taavetti

Valtatie 6 välillä Kouvola - Taavetti kulkee Salpausselän päällä. Liikennemäärät vaihtelevat välillä 5100-8600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus vaihtelee välillä 9-12 % (v. 1995). Varareittien kannalta ongelmia alueella aiheuttaa alemman tieverkon vähäinen määrä. Lisäksi varareittikäyttöön soveltuvat tiet ovat joko Salpausselän etelä- tai pohjoispuolella, josta aiheutuu varareiteille mm. pystygeometrian vuoksi ongelmia. Varareiteille tulisi lisätä viitoitusta kaukokohteisiin ja valtatielle. Tarkemmin reiteistä on kerrottu seuraavissa reittikohtaisissa teksteissä sekä liitteessä 5.2. Varareittien päällyste on asfalttibetoni (Ab) tai vastaava ellei siitä ole reittikohtaisissa selostuksissa tai taulukoissa erikseen muuta mainittu.



Kuva 7. Varareitit välillä Kouvola - Taavetti.

Varareitti valtatiellä 15 ja Jyrään paikallistiellä 14616

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Jyräntie/vt15 liittymässä tarvitaan varareittiäikainen opastus.
- Jyrään paikallistie 14616 vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 6 m (pt14616).
- Reitillä Jyrääkosken silta mutkineen ja mäkinen eroaa reitin muusta luonteesta ja voi tuottaa ongelmia raskaan liikenteen kohtaamistilanteissa sekä liukkaalla kelillä.

Varareitti Härkäojan yksityistiellä

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti Hyppälän yksityistiellä ja Tyrrin paikallistiellä 14643

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5 m.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Paikallistiellä 14643 jyrkkä mäki aivan tien alussa.

Varareitti yksityisteillä Vallintie - Ranta-Utintie

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5 m.
- Reitti on osin sorapintainen.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti Utinsuontien yksityistiellä

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 4,5 m.
- Reitti on osin sorapintainen.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti maantiellä 3571 ja Utin paikallistiellä 14661

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.

- Paikallistie 14661 on sorapintainen.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti maantiellä 3772 ja Tirvan paikallistiellä 14666

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5,0 - 5,5 m.
- Paikallistie 14666 on sorapintainen ja geometrialtaan kaarteinen ja mäkinen.
- Paikallistie 14666 vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti Anjalankosken kaupungin katuverkolla Kaipiaistentiellä ja Keskitiellä

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5,0 - 5,5 m.
- Keskitien ja valtatie 6 liittymä on ahdas.

Varareitti maantiellä 375, Kelkan paikallistiellä 14676, Multalan paikallistiellä 14684 ja Saaramaan paikallistiellä 14687

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan normaaliliikenteessä ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5,0 - 5,5 m.
- Paikallistiet 14676 ja 141684 ovat sorapintaisia.
- Paikallistiet 14676, 14684 ja 14687 vaativat liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti valtatiellä 26 ja Saaramaan paikallistiellä 14687

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Paikallistie 14687 vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti Hietamiehen paikallistiellä 14702 ja Lakkalan paikallistiellä 14703

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitti vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.
- Paikallistiellä 14703 on 6 km sorapäällystettyä.

Varareitti Mutintien yksityistiellä

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan.
- Reitti vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 4,5 m.
- Tie on sorapintainen.

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Valtatie 6 välillä Kouvola - Taavetti kulkee Salpausselän päällä. Liikennemäärät vaihtelevat välillä 6400-11000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaaliikenteen osuus vaihtelee välillä 9-14 % (v. 1995). Varareittien kannalta ongelmia alueella aiheuttaa alemman tieverkon vähäinen määrä. Lisäksi varareittikäyttöön soveltuvat tiet sijaitsevat joko Salpausselän etelä- tai pohjoispuolella, mikä aiheuttaa varareiteille mm. pystygeometrian vuoksi ongelmia. Varareiteille tulisi lisätä viitoitusta kaukokohteisiin ja valtatielle. Tarkemmin reiteistä on kerrottu seuraavissa reittikohtaisissa teksteissä sekä liitteessä 5.3. Varareittien päällyste on asfalttibetoni (Ab) tai vastaava ellei siitä ole reittikohtaisissa selostuksissa tai taulukoissa erikseen muuta mainittu.



Varareitti valtatiellä 13 ja maantiellä 378

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,5 m.

Varareitti maantiellä 378 ja Kotalahden paikallistiellä 14749 ja Uimin paikallistiellä 14750

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitillä kolme kapeaa siltaa (4,5 m).
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti maantiellä 378, Uimin paikallistiellä 14750, maantiellä 380 ja valtatiellä 13

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Kaksi kapeaa siltaa (4,5 m) ja Lemminkäisen k:n liittymä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti Kotalahden paikallistiellä 14749

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Kaksi kapeaa siltaa (4,5 m), kaarteisia osuuksia ja mäkiä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti maanteilla 3841 Laappaan paikallistiellä 14759 maantiellä 3842

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Paikallistie 14759 on sorapintainen.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6 m.

Varareitti liholantiellä (yksityistie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Jyrkkä mäki.
- Tien käyttökelpoinen leveys on noin 5,5 m.

Varareitti Kuoppalanraitilla (yksityistie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Jyrkkä mäki Haimilan liittymässä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on noin 5 m.

Varareitti Kivijärventiellä (Luumäen kunnan kaavatie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti maantiellä 3864 ja Toikkalantiellä (yksityistie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille ajoneuvoille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 5 m (Toikkalantie).

Varareitti Pohjosentiellä (yksityistie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Tiellä on vartioimaton tasoristeys.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 4 m.

Varareitti Törölän paikallistiellä 14791

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.

Varareitti Kären paikallistiellä 14793

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Tiellä pienipiirteinen geometria.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.

Varareitti Nyrhiläntiellä (yksityistie)

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille ajoneuvoille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Tiellä pienipiirteinen geometria.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on noin 5 m.

Varareitti Tilsalantiellä (Lappeenrannan kaupungin kaavatie)

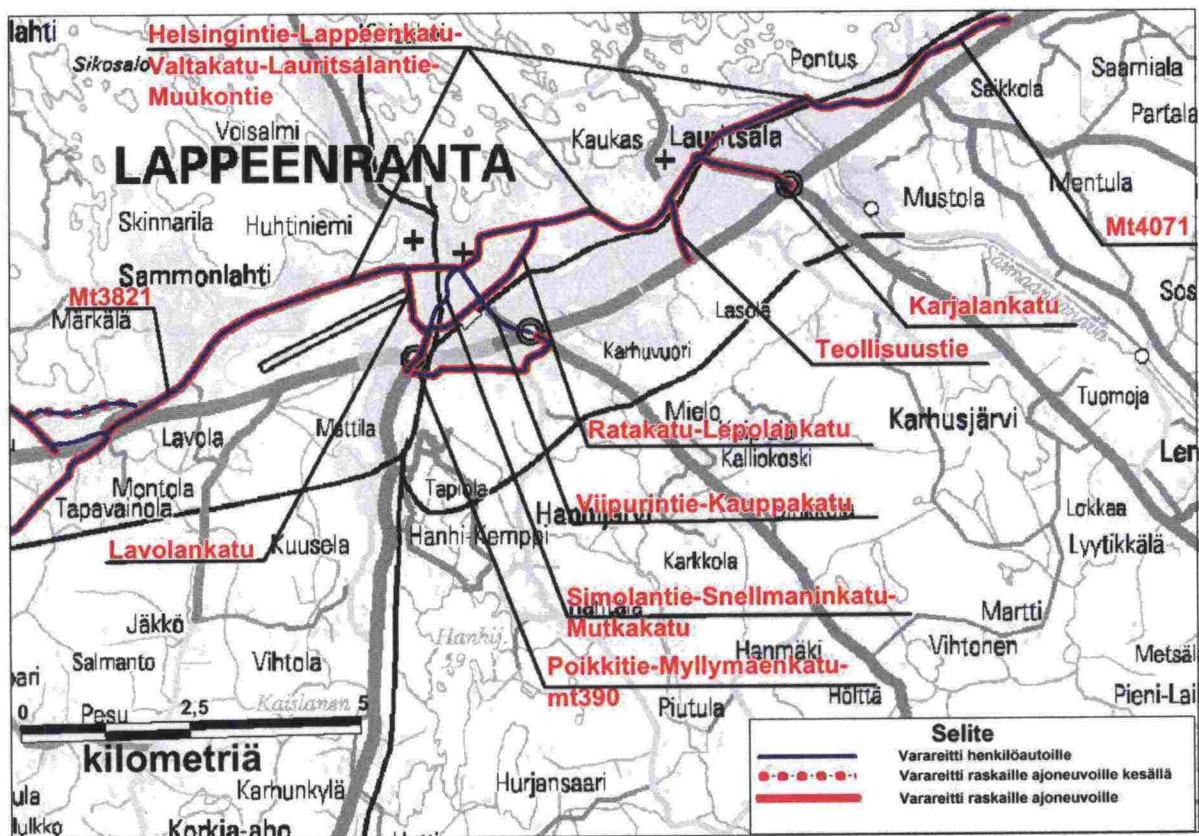
- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille ajoneuvoille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.
- Tiellä pienipiirteinen geometria.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on noin 5,5 m.

Varareitti pyörätiellä Selkäharjun ja Tapavainolan kohdalla

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Reitin käyttökelpoinen leveys on 3 m.

4.4 Lappeenrannan kohta

Valtatie 6 kulkee Lappeenrannan kaupungin ohitse keskusta-alueen eteläpuolelta. Kaupunki on viime vuosina laajentunut yhä enenevässä määrin myös valtatie 6 eteläpuolelle. Valtatie 6 liikennemäärä on Lappeenrannan kohdalla n. 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus vaihtelee välillä 9-14%.



Kuva 9. Varareitit Lappeenrannan kohdalla.

Kaupungin katuverkko tarjoaa useita mahdollisuuksia varareiteiksi. Kaupungin keskusta on liikenteellisesti vilkas. Varareitit tulisi mahdollisuuksien mukaan ohjata ohi ydinkeskustan. Kaupungin halki reittiä Helsingintie - Lappeenkatu - Valtakatu - Lauritsalantie - Muukontie kulkee mm. ylikorkeiden kuljetusten reitti. Tätä samaa reittiä pitkin voidaan ohjata kaikki raskas liikenne varareittitapauksissa. Kaupungin pituus valtatie 6 suunnassa on ko. reitin alusta loppuun n. 17 km. Valtatie liikenteen siirtäminen tälle reitille koko matkalle ei ole mielekästä. Työmatkaliikenteen aikaan keskusta-alue ja Helsingintie kuormittuvat runsaasti. Valtatieltä 6 on useita mahdollisuuksia liittyä edellä mainittuun ylikorkeiden kuljetusten reittiin. Näillä yhteyksillä on kuitenkin alikulkusiltoja, joissa on rajoitettu alikulkukorkeus tai ne johtavat liikenteellisesti hankaliin liittymiin. Tarkemmin reiteistä on kerrottu seuraavissa

reittikohtaisissa teksteissä sekä liitteessä 5.4. Varareittien päällyste on asfalttibetoni (Ab) tai vastaava ellei siitä ole reittikohtaisissa selostuksissa tai taulukoissa erikseen muuta mainittu.

Varareitti maantie 3821 - Helsingintie - Lappeenkatu - Valtakatu - Lauritsalantie - Muukontie ja maantie 4071

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitti kulkee Lappeenrannan keskustan kautta. Reitillä useita valo-ohjattuja liittymiä.

Varareitti Poikkitie - Myllymäenkatu - maantie 390

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti maantie 390 - Viipurintie - Kauppakatu

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitillä radan alikulkusilta, jossa rajoitettu alikulkukorkeus 3,6 m.
- Kauppakadun ja Ratakadun liittymässä liikennevalot ja jyrkkä nousu Viipurintiellä.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti Simolantie - Lavolankatu

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Vaatii liukkaalla talvikelillä hiekoitusta.

Varareitti Simolantie – Ratakatu - Lepolankatu

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.

Varareitti Simolantie – Snellmaninkatu - Mutkakatu

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Reitillä rautatien alikulkusilta, jossa rajoitettu alikulkukorkeus 3,8 m.
- Mutkakadun ja Helsingintien liittymä ruuhkainen työmatkaliikenteen aikaan.

Varareitti Teollisuustiellä

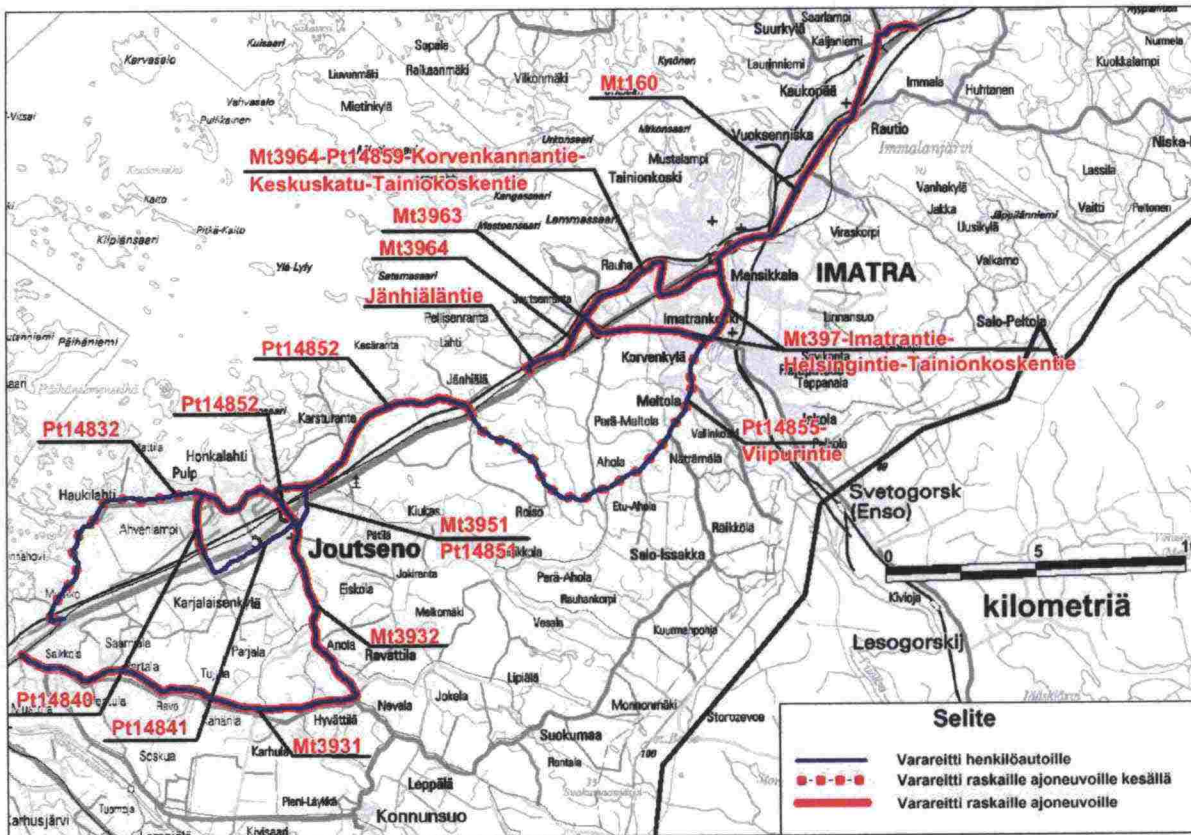
- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Tielle voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.

Varareitti Karjalankadulla

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.

4.5 Lappeenranta - Imatra

Valtatie 6 välillä Lappeenranta - Imatra kulkee Salpausselän päällä. Liikennemäärät vaihtelevat välillä 7800-10000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus vaihtelee välillä 9-13 % (v. 1995). Varareittien kannalta ongelmia alueella aiheuttaa alemman tieverkon vähäinen määrä. Lisäksi varareitti käyttöön soveltuvat tiet ovat joko Salpausselän etelä- tai pohjoispuolella. Tiestön sijainti aiheuttaa varareiteille mm. pystygeometrian ongelmia sekä kantavuusongelmia. Joutsenon taajaman kohdalla sekä Imatralla varareittejä löytyy myös kaavatie- ja katuverkolta. Varareiteille tulisi lisätä viitoitusta kaukokohteisiin ja valtatielle. Tarkemmin reiteistä on kerrottu seuraavissa reittikohtaisissa teksteissä sekä liitteessä 5.5. Varareittien päällyste on asfalttibetoni (Ab) tai vastaava ellei siitä ole reittikohtaisissa selostuksissa tai taulukoissa erikseen muuta mainittu.



Kuva 10. Varareitit Lappeenranta – Imatra.

Varareitti maanteillä 3931 ja 3932

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Maantiellä 3601 lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä raskaalle liikenteelle.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,3 m.

Varareitti Ilottulan paikallistiellä 14832 välillä Lappeenranta - Joutseno

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille ajoneuvoille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5,5 m.

Varareitti Ahvenlammen paikallistiellä 14840, Ilottulan paikallistiellä 14832 ja maantiellä 3933

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,5 m.

Varareitti Ahvenlammen paikallisteillä 14840 ja Joutsenon paikallistiellä 14841 ja maantiellä 3932

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitti kulkee Joutsenon keskustaaajamassa. Raskaan liikenteen reittinä kannattaa käyttää paikallistien 14832 kautta kulkevaa reittiä.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,5 m.

Varareitti maantiellä 3951 ja Kesolan paikallistiellä 14851

- Reitti soveltuu henkilöautoille ympäri vuoden.
- Reitti soveltuu raskaille ajoneuvoille kesäaikaan.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,0 m.

Varareitti Aholan paikallistiellä 14855 ja Imatran kaupungin katuverkolla Viipurintiellä

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Paikallistiellä 14855 lähinnä keväällä kelirikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä raskaalle liikenteelle.
- Reitille voidaan ohjata henkilöautoliikenne samanaikaisesti molemmista suunnista. Raskaat ajoneuvot vain toisesta suunnasta kerrallaan.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 5,7 m.

Varareitti Jänhiäläntiellä (Joutsenon kunnan kaavatie)

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 7,0 m.

Varareitti maanteillä 3964 ja 3963

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6,2 m.

Varareitti maantiellä 397 sekä Imatran kaupungin katuverkolla Imatran tie – Helsingintie – Tainionkoskentie

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 7,1 m.

Varareitti maantiellä 3964, Korvenkannan paikallistiellä 14859 sekä Imatran kaupungin katuverkolla Korvenkannantie – Keskuskatu – Tainionkoskentie

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Liukkaalla kelillä voi vaatia hiekoitusta varareittikäytössä.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 6.0 m.

Varareitti maantiellä 160

- Reitti soveltuu sekä henkilöautoille että raskaille ajoneuvoille ympäri vuoden.
- Reitille voidaan ohjata liikenne samanaikaisesti molemmista suunnista.
- Tien käyttökelpoinen leveys on 7,0 m.

5 JATKOTOIMENPITEET

Varareittijärjestelmä edellyttää seuraavia jatkotoimenpiteitä:

Viitoituksen täydentäminen normaalitilanteessa

- Varareiteiksi valittujen teiden viitoitusta tulee täydentää jo normaalitilanteessa lisäämällä päätien numerotunnuksia katkokehelyksessä tai kauko-kohteiden viittoja.
- Kaukokohteen viittoja lisätään kaikkiin niihin kohteisiin, jossa kaukokoh- teiden lisäys ei aiheuta sekaannusta nykyiseen opastusjärjestelmään.
- Päätien numerotunnuksia voidaan käyttää varareitin liittymissä, joissa on reitiltä harhaantumisen vaara tai kohteissa, joihin ei voida lisätä kauko- kohteen viittaa opastusjärjestelmän sekaantumisvaaran takia.

Suunnittelu

- Varareittien opastukseen suunnitellaan ennen katkoskohtaa sijoitettavat varareittitilanteessa käyttöönotettavat ennakkomerkit ja opasteet tiedot- tamaan käyttöön otetusta varareitistä. Taulut voivat sisältää mm. ohjeita varareitin käytöstä ja opastusjärjestelyistä. Taulut olisivat joko pelastus- laitoksen ajoneuvossa tai tien kunnossapitäjän hallussa.
- Selvitetään eri mahdollisuuksia toteuttaa varareitin täydentävä ohjaus: viitoitusvaunut ja niiden sijoitus jne.
- Varareittien ohjausjärjestelyistä laaditaan yleisohjeet kunnossapitäjille.
- Varareiteista tehdään paikkatietoaineisto Aluehälytyskeskuksen ja Lii- kennekeskuksen käyttöön.
- Varareitit tulee saada osaksi LK-tieto -ohjelmaa niin, että ohjelma tarjoaa häiriötiedotetta tehtäessä sopivaa varareittiä lisättäväksi tiedotteeseen. Liikennekeskuksen päivystäjän on kuitenkin ehdottomasti varmistettava varareitin soveltuvuus sen hetkiseen liikennetilanteeseen ja keliin ennen kuin tiedote lähetetään tiedotusvälineille. Lisäksi liikennekeskuksen on oltava yhteydessä liikennettä ohjaavaan poliisiin. Varareitin aiheuttama matkan ja matka-ajan lisäysarvio tulee olla mukana reittiselvityksessä tiedottamista varten.
- Valtatielle 6 välille Koskenkylä - Kimonkylä suunnitellaan varareitit, jolloin valtatie 6 merkittävimmät osuudet saadaan suunniteltua. Uudenmaan tiepiirin kanssa on sovittava maastoinventointien tekotavasta ja ajankoh- dasta.
- Seuraavaksi suunnitellaan varareitit valtatielle 7 välille Pyhtää - Vaalimaa ja valtatielle 15 Rantahaka (Kotka) – Tykkimäki (Kouvola).

Organisointi

- Tiehallinnon sisällä eri vastuualueilla käydään läpi hälytys- ja päivystys- valmiudet siten, että varareittien aktivointiin on aina valmius. Liikenne- keskusten henkilöstön on tunnettava riittävän hyvin paikalliset olosuh- teet, jotta he voivat tehdä liikenne- ja kelitilanteen mukaan arvioita vara- reittien käytöstä.
- Tiivistetään varareitteihin liittyvää yhteistyötä Tiehallinnon, pelastustoi- men, kunnossapitäjien ja poliisin välillä.
- Kunnallisiin tienpitäjiin täytyy olla yhteydessä ja sopia kaavateillä ja ka- duilla kulkevista varareiteistä ja niiden kunnossapidosta.

LIITTEET

LIITE 1	Yleisten teiden erikoiskäyttö (TIEL2120006). Tilapäinen lento-toiminta. Kiertoreitit
LIITE 2	Vt 6 Hammassyjänmäki 9.6.1999 (todellinen varareittitilanne)
LIITE 3	Maastokortti
LIITE 4	C-tyypin suunnistustaulu varareitille
LIITE 5.1	Varareitit välillä Elimäki - Kouvola
LIITE 5.2	Varareitit välillä Kouvola - Taavetti
LIITE 5.3	Varareitit välillä Taavetti - Lappeenranta
LIITE 5.4	Varareitit Lappeenrannan kohdalla
LIITE 5.5	Varareitit välillä Lappeenranta - Imatra
LIITE 6	Kelirikko Etelä-Savossa 15.12.2000
LIITE 7.1	Varareitit; Kartta välillä Elimäki - Taavetti
LIITE 7.2	Varareitit; Kartta välillä Taavetti - Imatra

3.7 Kiertoreitit

Jos tilapäisen lasku- ja nousupaikan kautta kulkeva liikenne voidaan ohjata kiertoreitille, joka laadultaan ja tekniseltä tasoltaan täyttää sille väliaikaisesti tulevan liikenteen asettamat vaatimukset, saadaan tilapäinen lasku- ja nousupaikka pitää suljettuna koko lentotoiminnan ajan ja lentoja suorittaa tänä aikana olosuhteiden mukaan yleensä ilman rajoituksia seuraavissa tapauksissa:

- lentotoiminnan luonteen tai lentokaluston asettamien vaatimusten vuoksi paikka joudutaan pitämään suljettuna yleiseltä liikenteeltä kerrallaan enemmän kuin 10 minuuttia,
- yleistä liikennettä ei voida päästää paikalle lentotoiminnan aikana esim. paikan ympäristön tai siellä oleskelevien turvallisuuden vuoksi tai
- lentotoimintaa joudutaan harjoittamaan sellaisina ajankohtina, joi-
na tien tuntiliikenne on huomattavan korkea.

Pisin yhtämittainen sulkuaika on tällöin 5 vuorokautta. Lentotoiminnan suorittajan on huolehdittava siitä, että kulkuyhteydet tilapäisen lasku- ja nousupaikan kautta kiinteistöille tai tiluksille turvataan.

Kiertoreitit pyritään johtamaanleisten teiden tai kunnan ylläpitämien teiden kautta. Kunnan ylläpitämän tien käyttämisestä kiertoreitin osana sovitaan asiaa hoitavan kunnan viranomaisen kanssa. Yksityisen tien käyttämiseen kiertotienä tarvitaan aina yksityisen tienpitäjän lupa.

Kiertoteiden tulee olla laatunsa ja kuntonsa puolesta mahdollisimman lähellä sitä tasoa, jota tilapäisen lasku- ja nousupaikan kautta kulkeva päätie yleisesti edustaa.

Kiertoreitteihin sisältyvät tiet valitaan mieluummin seuraavat ominaisuudet täyttävistä teistä:

- kiertotien ajoradan leveys aina vähintään 6,0 m,
- näkemäolosuhteet mahdollisimman hyvät,
- ei painorajotteisia siltoja eikä matalia alikulkuja, joiden korkeus on pienempi kuin 4,4 metriä,
- asfaltti- tai öljysorapäällyste,
- ei esim. kelirikon aiheuttamaa tilapäistä painorajoitusta,
- ei muita liikennettä huomattavasti vaikeuttavia liikenne-esteitä.

Jos tilapäinen lentojen nousu- ja laskupaikka sijaitsee korkeiden tai raskaiden erikoiskuljetusten reitillä on myös kiertoreitin sovelluttava erikoiskuljetuksille tai ne on tarvittaessa päästettävä kulkemaan varsinaisella tiellä lentotoiminnan välissä.

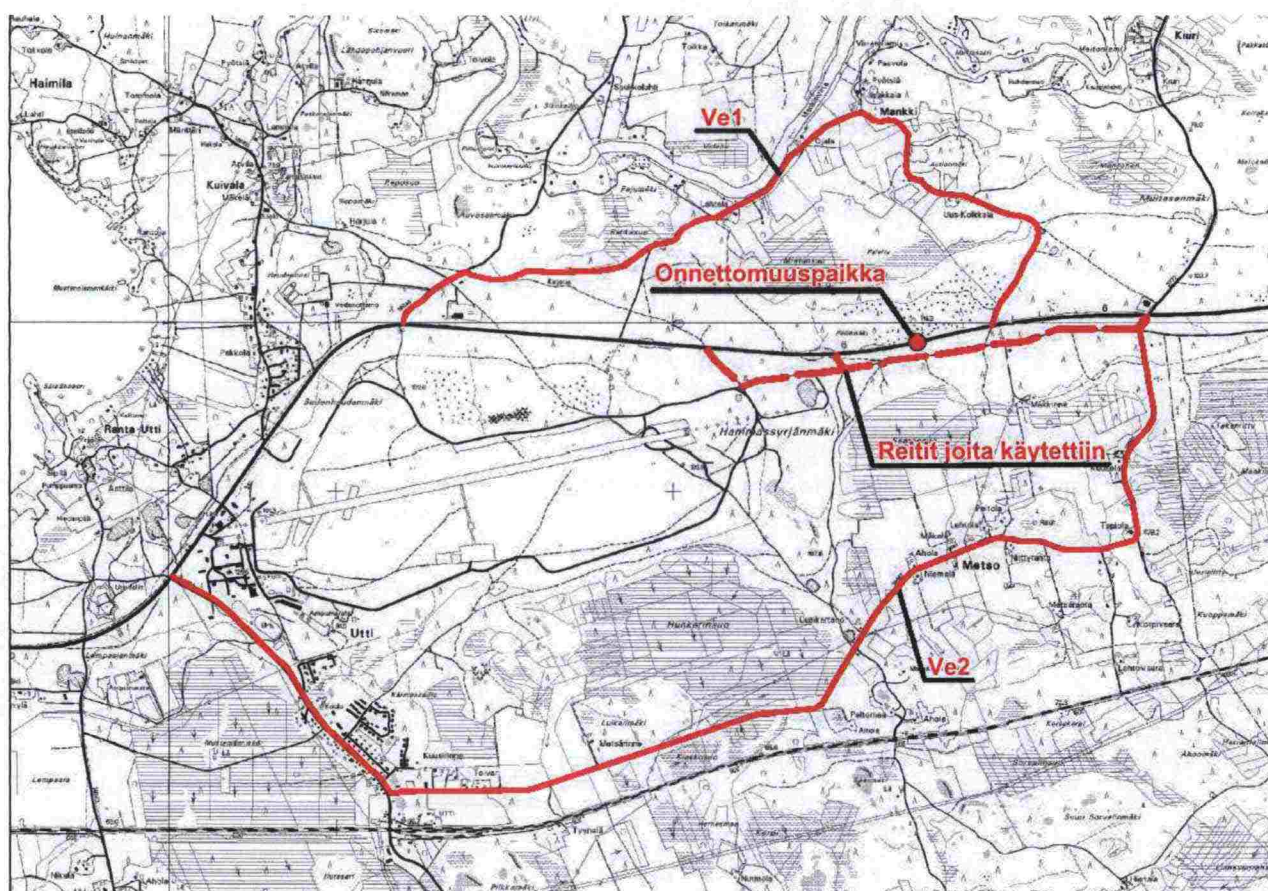
Vt 6 Hammassyrjänmäki 9.6.1999

Tapahtumakuvaus

Henkilöauton ja pakettiauton kohtaamisonnettomuus Valkealassa Utissa valtatiellä 6 Hammassyrjänmäen kohdalla (Kouvolasta tultaessa n. 1000 m ennen Metson paikallistien 14661 liittymää, ks. kuva 1). Onnettomuus tapahtui klo 12.05 ja pelastusyksiköt olivat paikalla klo 12.13. Valtatien liikenne oli kokonaan poikki ja poliisin saapuessa paikalle klo. 12.20 oli autojonon pää Kouvolan suuntaan lähellä Kipparilan paikallistien (pt 14646) liittymää. Pelastuslaitoksen yksikkö aloitti liikenteen ohjauksen n. klo 12.20. Liikenne oli ohjattu onnettomuuspaikan ohitse eri varareittejä käyttäen. Liikenne palautettiin päätielle klo 15.20. Lopullisesti jonot purkautuivat klo 15.30. Kello 15 autojono ulottui idästä päin Metson liittymän itäpuolelle. Seisovan jonon pituus n. 1 km/suunta.

Käytetyt varareitit

Pelastuslaitoksen yksikkö oli ohjannut liikenteen valtatie 6 eteläpuoleiselle yksityistielle, joka kulki Utin kankaalla kangasmaastossa, yksi suunta kerrallaan. Lappeenrannan suunnasta liikenne ohjattiin varareitille Metson paikallistien liittymän kautta yksityistielle. Takaisin valtatielle liikenne ohjattiin vaihtuvin kohdin reitin muuttuessa välillä. Eri reittejä oli kolme. Ensimmäinen reitti jouduttiin muuttamaan kun tierunko alkoi pettää. Toinen reitti muutettiin kun reka jäi kiinni jyrkkään mäkeen tierungon petettyä. Kolmas ja viimeinen reitti ohjattiin sotilasalueen läpi. Tämäkin reitin käyttö lopetettiin kun reitin tierunko alkoi pettää. Liikenne laskettiin kaikille varareiteille yksi kulkusuunta kerrallaan. Kun valtatie toinen kaista saatiin avattua, siirrettiin liikenne valtatielle toinen suunta kerrallaan. Varareitin liikenteen ohjauksesta vastasi alkuvaiheessa pelastusyksiköt ja myöhemmin poliisi. Kun varareitti siirrettiin puolustusvoimien alueelle, tulivat myös sotilaspoliisit ohjaamaan liikennettä.



Kuva 1. Varareitit Hammassyrjänmäen onnettomuustilanteessa.

Ongelmat

Varareitteinä käytetyille yksityisteille ei ole rakennettu varsinaisia rakennekerroksia, joten teiden kestävyys raskaan liikenteen alla oli heikko. Raskaan kaluston alla tietyt alkoivat pehmetä, jolloin jouduttiin valitsemaan uusia reittejä. Kaikki uudet valitut reitit kulkivat samanlaisilla yksityisteillä ja sama tierungon pettäminen toistui kaikilla reiteillä. Myöskään valittujen reittien geometria ei ollut sopiva raskaan liikenteen ajoneuvoille: tietyt olivat kapeita ja niillä oli jyrkkiä mäkiä ks. kuva 2.



Kuva 2. Raskaan liikenteen alla pettänyt yksityistie.

Ajatuksia "oikeaksi ratkaisuksi"

Raskasta liikennettä ei olisi saanut laskea heikkotasoiselle yksityistieverkolle, vaan se olisi pitänyt kierrättää jotakin parempikuntoista reittiä pitkin, esim. Metson paikallistielle yksi suunta kerrallaan. Onnettomuuspaikan ohitse olisi voinut järjestää varareitin henkilöautoliikenteelle molempiin suuntiin käyttäen nyt käytettyä varareittiä länneestä itään, ja vastaavasti idästä länteen valtatie pohjoispuolella kulkevaa yksityistieverkkoa (ks. kuva 1). Liikennetiedotuksella olisi voinut ohjata kauempana liikkuvia raskaan liikenteen ajoneuvoja käyttämään jotain toista päätieyhteyttä onnettomuuspaikan ohitse. Pitkämatkaisen raskaan liikenteen reitti olisi voinut olla esimerkiksi valtatie 15 – valtatie 26 – valtatie 6.

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PÄÄTEIDEN VARAREITIT HÄIRIÖTILANTEIDEN VARALLE

Vastaaja: _____
 Tienumero: _____
 Kunnan tai yksityisen tien nimi: _____
 Maastopäivämäärä: _____
 Valokuvia/kpl: _____

Valokuvat otetaan tien tyypillisestä paikasta sekä mahdollisista ongelmapaikoista.

Valokuvat liitteksi ja valokuvien taakse tien numero tai muu tunnistetieto tussilla
 ja tarvittaessa tarkempi kuvauspaikka (ongelmakohta).

Varareitin viitoituksen kannalta ongelmalliset
 paikat (tarvittaessa kartalle).

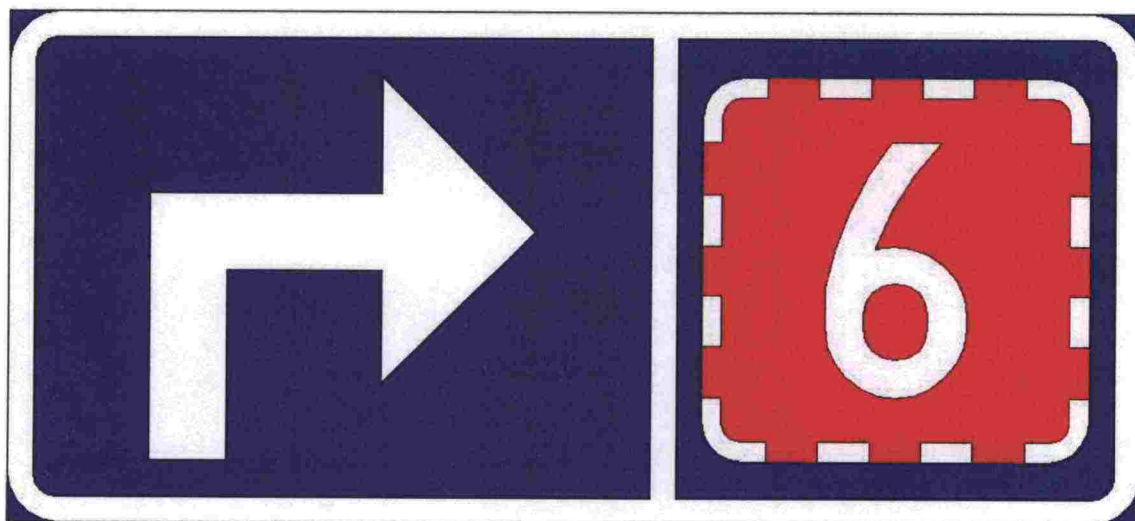
Kantavuuden tai leveyden kannalta rajoitetut
 sillat (tarvittaessa kartalle).

Soveltuvuus varareitiksi (rasti)

Hyvin kaikelle liikenteelle
 Rajoitetusti
 Ei ollenkaan

Tien soveltuvuus VT6 varareitiksi (täytä: kyllä, ei tai kirjoita selventävä kommentti)

	Henkilöautoille	Raskaille ajoneuvoille
Soveltuu talvikäyttöön		
Soveltuu kesäkäyttöön		
Soveltuu kevätkäyttöön (kevätkantavuus tai mahdollinen kelirikko huomioon ottaen)		
Tien erityinen kunnossapitotarve varareittikäytössä		
Onko ongelmallisia mäkiä, kaarteita tai kapeita kohtia (merkitse sijaintitieto karttaan)	Nimeä ongelmakohde	Nimeä ongelmakohde
Tien käyttökelpoinen leveys (metriä) esim.kohtaamistilanteessa h-auto/h-auto tai k-auto/k-auto		
Tielle mahtuu vain yhden suunnan liikenne kerrallaan varareittikäytössä		
Tien geometria mahdollistaa varareittikäytössä samanaikaisesti molempien ajosuuntien käytön (poikkileikkaus mahdollistaa kohtaamisen tien kaikissa tai lähes kaikissa kohdissa)		
Muuta huomioitavaa		



C-typin suunnistustaulu varareitille.

H=Henkilöautoliikenne

R=Raskas liikenne

ELIMÄKI - KOUVOLA

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelmakohteet	Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R								
Mt 360-mt 3601	Rajoitetusti	+	+	+	+	+	(+)	6.0	+	+	Silta 5.0 m				Maantiellä 3601 kevätkantavuudessa puutteita monessa kohtaa. Tiellä sirotepinta.
Pt 14520-pt 14522	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)					Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Mt 354-pt 14522	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)					Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Mt 354-pt 14544	Rajoitetusti	+	+	+	+	+		6.0	+	(+)					Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Pt 14543	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)					Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Pt 14564	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)					Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Pt 14556-pt 14547	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)				Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan
Mt 359-mt 364	Kyllä	+	+	+	+	+		7.0	+	+					
Mt 365-Valtakatu-Kuusaantie	Kyllä	+	+	+	+	+		8.0	+	+					Reitillä liikennevaloja

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne

R=Raskas liikenne

ELIMÄKI - KOUVOLA

ELIMAKI - KOUVOLA

Reitti	Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelmakohteet	Ertyninen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R							
Mt 365/Helsingintie- Kuusaantie- Mattilantie/mt 3662	Kyllä	+	+	+	+	+	+	8.0	+	+				Reitillä liikennevaloja
Mt 364-Kasarmintie Koria-Kouvola	Kyllä	+	+	+	+	+	+		+	+	Kasarmintiellä on korotettuja suojateitä. Mt 364:llä kapea rautatien alikulkusilta (alikulukorkeus keskellä 3.9 m)			Raskaan liikenteen opastus Kasarmintielle. Kasarmintiellä on korotettuja suojateitä. Mt 364:llä kapea rautatien alikulkusilta (alikulukorkeus keskellä 3.9 m)
Varareitti Kouvolan kaupungin katuverkolla Kuusaankoskentie-Hämeenkatu-Kalevankatu-Salpausselänkatu-Karjalankatu-mt 373	Kyllä	+	+	+	+	+	+		+	+				Reitti kulkee Kouvolan keskustan kautta. Reitillä useita valo-ohjattuja liittymiä.

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne

R=Raskas liikenne

KOUVOLA - TAAVETTI

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelmakohteet	Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R								
Vt 15-pt 14616	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.0	+	+	Jyräänkosken silta	Voi vaatia hiekoitusta	Pt 14616:lle kääntyttäessä opastus Lappeenrantaan.		
Härkäojantie	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)		Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan		
Hyppäläntie	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)	pt14643 jyrkkä mäki ennen vt6 liittymää	Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan		
Ranta-Utintie-Vallintie	Rajoitetusti			+		+		5.0	+	(+)		Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan. Sorapintainen.		
Utinsuontie	Rajoitetusti	+		+		+		5.0	+	(+)		Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan. Sorapintainen.		
Mt 3571-pt 14661	Rajoitetusti	+		+				5.5	+	(+)		Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan. Paikallistie on 14661 sorapintainen.		
Mt 3772-pt 14666	Rajoitetusti	+		+		+		5.5	+	(+)	Pt 14666 geometrialtaan kaarteinen ja mäkinen	Voi vaatia hiekoitusta	Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan. Paikallistie on 14666 sorapintainen.		
Kaipiaistentie-Keskatie	Rajoitetusti	+		+		+		5.5	+	+					

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne

R=Raskas liikenne

KOUVOLA - TAAVETTI

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys		Reitti yksisuuntaisena		Reitti kaksisuuntaisena		Ongelmakohteet		Erityinen kunnossapitotarve		Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R													
Mt 375-pt 14676-pt 14684-pt 14687	Rajoitetusti	+		+		+		5.5	+	(+)				Paikallistiet voivat vaatia hiekoitusta						Viikonlopun meno- ja paluuliikenteen aikoina reitille voidaan ohjata liikenne vain yhdestä suunnasta kerrallaan. Paikallistiet 14676 ja 14684 ovat sorapintaisia.
Vt 26-pt 14687	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.0	+	+				Pt14687 voi vaatia hiekoitusta						
Pt 14702-pt 14703	Rajoitetusti	+		+		+		5.5	+	+				Voi vaatia hiekoitusta						Tiet ovat osin sorapintaisia.
Mutintie	Rajoitetusti	+		+		+		4.5	+				Vartioimaton tasoristeys.	Voi vaatia hiekoitusta						Tie on sorapintainen. Useita yksityisteiden liittymiä, eksymisriski.
Pt 14738-Kivimäentie	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.0	+	+				Voi vaatia hiekoitusta						

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne
R=Raskas liikenne

TAAVETTI - LAPPEENRANTA

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys		Reitti yksisuuntaisena		Reitti kaksisuuntaisena		Ongelmakohteet		Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R												
Pt 14793	Rajoitetusti	+		+		+		5.5	+									Voi vaatia hiekoitusta	
Nyrhiläntie	Rajoitetusti	+		+	+	+		~5.5	+	(+)								Voi vaatia hiekoitusta	Raskas liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan
Tilsalantie	Rajoitetusti	+		+	+	+		5.5	+	(+)								Voi vaatia hiekoitusta	Raskas liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan
Pyörätie Selkähärju-Tapavainola	Rajoitetusti	+		+		+		3.0	+									Voi vaatia hiekoitusta	

LAPPEENRANNAN KOHTA

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelmakohteet	Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R								
Mt 3821-Helsingintie-Lappeenkatu-Valtakatu-Lauritsalantie-Muukontie-mt 4071	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+				Reitti kulkee Lappeenrannan keskustan kautta. Reitillä useita valo-ohjattuja liittymiä.
Poikkitie-Myllymäenkatu-mt 390	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+			Voi vaatia hiekoitusta	
Mt 390-Viipurintie-Kauppakatu	Rajoitetusti	+		+		+				+	+	Alikulkusilta jossa alikulkukorkeus 3.6m.	Voi vaatia hiekoitusta		Kauppakadun ja Ratakadun liittymässä liikennevalot ja jyrkkä nousu Viipurintiellä
Simolantie-Lavolankatu	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+				Reitillä useita valo-ohjattuja liittymiä.
Simolantie-Ratakatu-Lepolankatu	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+				
Simolantie-Snellmaninkatu-Mutkakatu	Rajoitetusti	+		+		+				+	+	Alikulkusilta jossa alikulkukorkeus 3,8 m.	Voi vaatia hiekoitusta		Mutkakadun ja Helsingintien liittymä ruuhkainen työmatkaliikenteen aikaan.
Teollisuustie	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+				
Karjalankatu	Kyllä	+	+	+	+	+	+			+	+				

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne

R=Raskas liikenne

LAPPEENRANTA - IMATRA

Reitti		Soveltevyys varareitiksi		Soveltevyys talvikäyttöön		Soveltevyys kesäkäyttöön		Soveltevyys kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelmakohteet	Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R	H							
Mt 3931-mt 3932	Rajoitetusti	+	+	+	+	+	(+)	6.3	+	+			Voi vaatia hiekoitusta		Maantiellä 3601 lähinnä keväällä kelinrikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä raskaalle liikenteelle.
Pt 14832 välillä Lappenranta-Joutseno	Rajoitetusti	+		+	+	+	+	5.5	+	(+)			Voi vaatia hiekoitusta		Raskas liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
Pt 14840-pt 14832-mt 3933	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.5	+	+			Voi vaatia hiekoitusta		
Pt 14840-pt 14841-mt 3932	Kyllä	+	(+)	+	(+)	+	(+)	6.5	+	+					Reitti kulkee Joutsenon keskustaajamassa. Raskaan liikenteen reittinä kannattaa käyttää paikallistien 14832 kautta kulkevaa reittiä.
Mt 3951-pt 14851	Rajoitetusti	+		+	+	+	+	6.0	+	(+)		Alikulkusilta jossa alikulkukorkeus 4.0m.	Voi vaatia hiekoitusta		Raskas liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
Pt 14855-Viipurintie	Rajoitetusti	+	+	+	+	+	(+)	5.7	+	(+)			Voi vaatia hiekoitusta		Paikallistiellä 14855 lähinnä keväällä kelinrikko tai kevätkantavuuden puute voi rajoittaa reitin käyttöä raskaalle liikenteelle. Raskas liikenne vain toisesta suunnasta kerrallaan.
Jänhialäntie	Kyllä	+	+	+	+	+	+	7.0	+	+					
Mt 3964-mt 3963	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.2	+	+					

VARAREITIT VALTATIELLE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-IMATRA

H=Henkilöautoliikenne

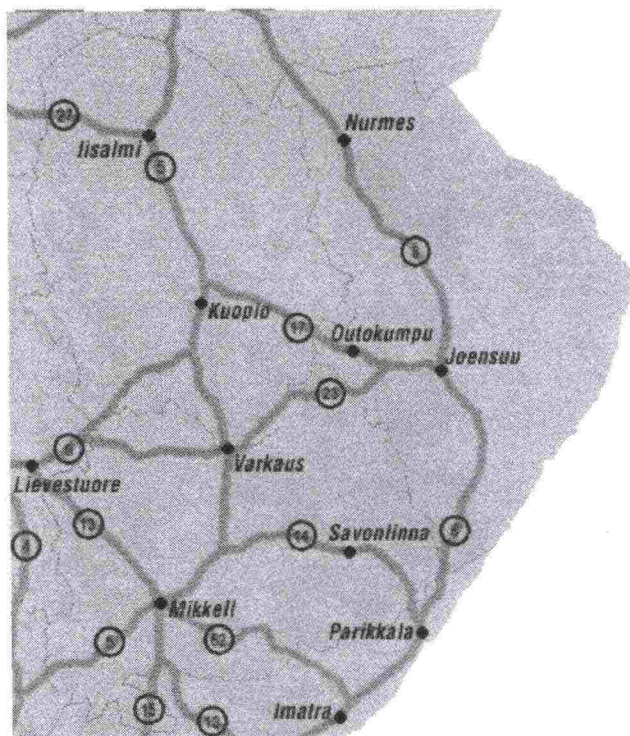
R=Raskas liikenne

LAPPEENRANTA - IMATRA

Reitti		Soveltuvuus varareitiksi		Soveltuu talvikäyttöön		Soveltuu kesäkäyttöön		Soveltuu kevätkäyttöön kelirikkoaikana		Tien käyttökelpoinen leveys	Reitti yksisuuntaisena	Reitti kaksisuuntaisena	Ongelma-kohteet	Erityinen kunnossapitotarve	Muuta huomioitavaa
		H	R	H	R	H	R	H							
Mt 397-Imatrantie- Helsingintie- Tainionkoskentie	Kyllä	+	+	+	+	+	+	7.1	+	+					
Mt 3964-pt 14859- Korvenkannantie- Keskuskatu- Tainionkoskentie	Kyllä	+	+	+	+	+	+	6.0	+	+			Voi vaatia hiekoitusta		
Mt 160	Kyllä	+	+	+	+	+	+	7.0	+	+					

Etelä-Savo

Ennuste päivitetty: 15.12.2000 17:38



Normaali ajokeli
 Huono ajokeli
 Erittäin huono ajokeli
 Ei tietoa

Voimassa 2000-12-16 05:00 saakka:

Kelin yleiskuvaus:

Päätiet ovat kosteita tai märkiä. Sivuteillä esiintyy paikoin pintakelirikkoa.

Keliennuste:

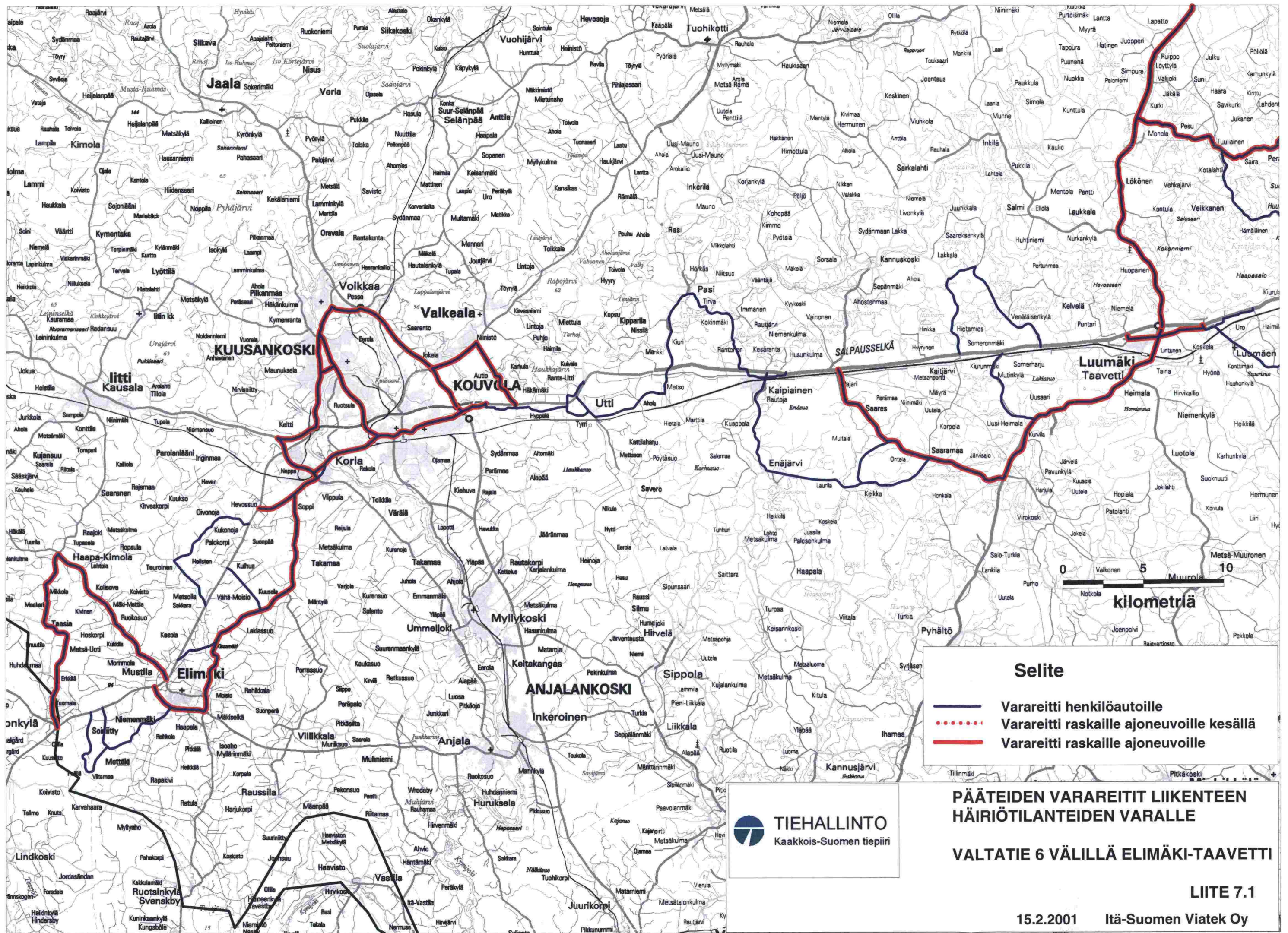
Keli jatkuu lähitunteina ennallaan. Aamuyöllä lämpötila laskee paikoin nollan alapuolelle. Märät tienpinnat jäätyvät paikoin.

Tiedoksi tiedotusvälineille:

Hirvensalon paikallistielle nro 15147 on asetettu Risulahti-kantatie 62 välille 8ton. painorajoitus 25,5km matkalle toistaiseksi.

Petruman paikallistielle nro 15421 on asetettu Jokilahti-Sarvikumpu välille 8ton. painorajoitus 19,2km matkalle toistaiseksi.

Maantielle nro 477 Latvalampi-Pöytälahti välille on asetettu 12ton. painorajoitus 12,4km matkalle toistaiseksi.



Selite

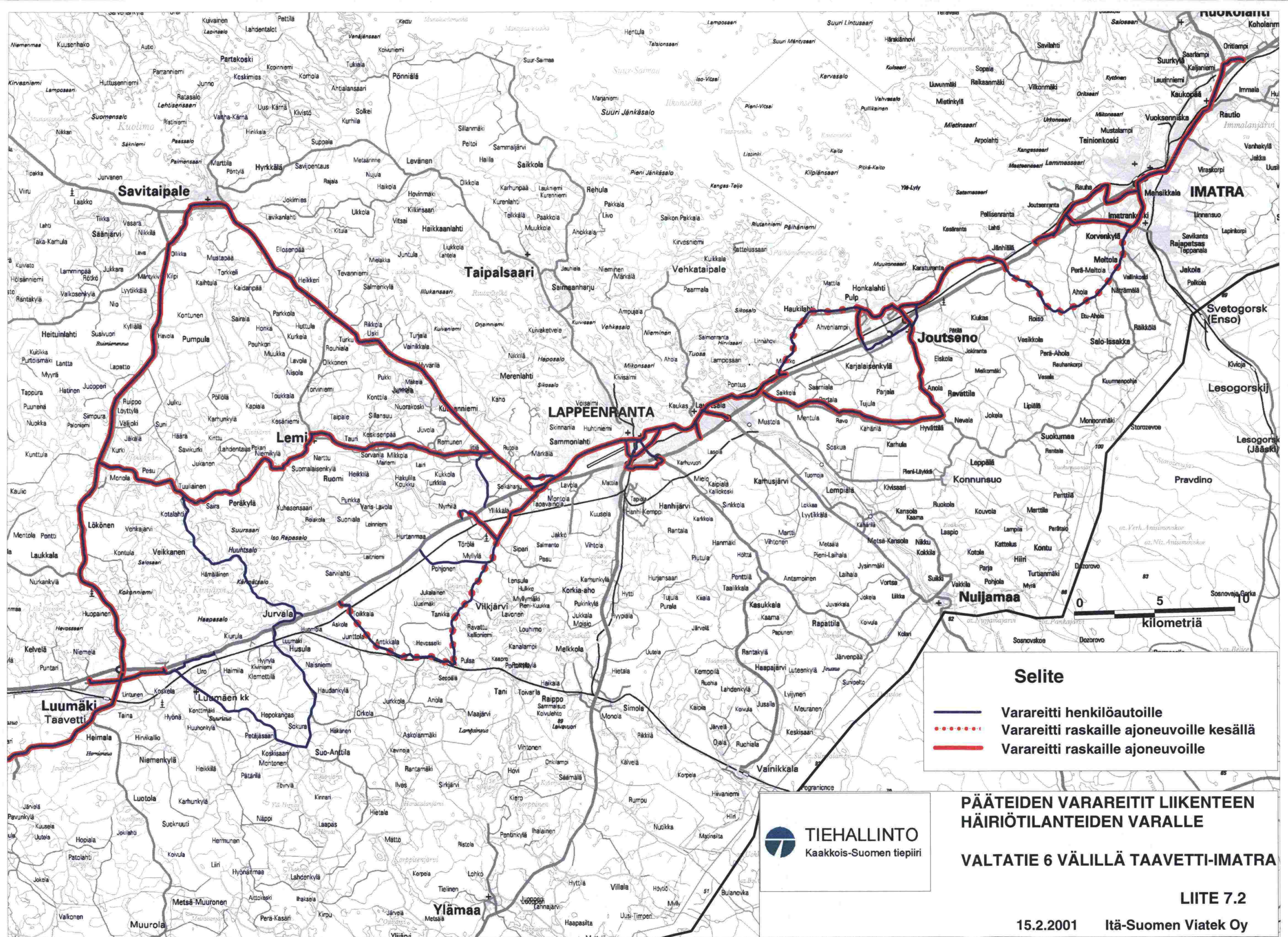
- Varareitti henkilöautoille
- Varareitti raskaille ajoneuvoille kesällä
- Varareitti raskaille ajoneuvoille



**PÄÄTEIDEN VARAREITIT LIIKENTEEN
HÄIRIÖTILANTEIDEN VARALLE**

VALTATIE 6 VÄLILLÄ ELIMÄKI-TAAVETTI

LIITE 7.1



Selite

- Varareitti henkilöautoille
- Varareitti raskaille ajoneuvoille kesällä
- Varareitti raskaille ajoneuvoille



TIEHALLINTO
Kaakkois-Suomen tiepiiri

**PÄÄTEIDEN VARAREITIT LIIKENTEEN
HÄIRIÖTILANTEIDEN VARALLE**

VALTATIE 6 VÄLILLÄ TAAVETTI-IMATRA

LIITE 7.2

15.2.2001

Itä-Suomen Viatek Oy

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-795-9
TIEH 3200693